

Инвестиции

**ГОЛЕМИТЕ ТРАНСПОРТНИ
ПРОЕКТИ НА АФРИКА**

на стр. 4

Проекти

**... ГИЛДИЯТА ЩЕ ЗАЩИТИ ...
МОДЕРНАТА ЖЕЛЕЗНИЦА**

на стр. 5

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
Вашият надежден партньор



Адрес:
1080 гр. София
ул. Иван Вазов № 3
Тел: (+359 2) 932 45 05
Факс: (+359 2) 987 79 83
e-mail: bdzcargo@bdz.bg
www.bdz.bg, БДЖ – Товарни превози“ ЕООД

БАБА МЕЦА ОТНОВО НА ПЪТ

**БДЖ и Министерство на туризма предлагат
железопътни пътешествия на Лазаровден и Цветница**

Най-мощният в Европа парен локомотив Баба Меца и тази пролет предлага две атракционни пътувания до Черепишки манастир и по маршрута София - Кюстендил - София.

„Холдинг БДЖ“ ЕАД и Министерство на туризма за първи път си подават ръка, надскачайки ресорната си ориентация, за да стартират съвместен продукт за железопътен туризъм. Това е дългогодишна мечта, както на железничарите, така и на общините, които желаят да посрещат организирани туристи, емоционално обвързани с преоткриването на България чрез организирани екскурзии с влак, съобщават от пресцентъра на БДЖ. Такива пътешествия са неделими от културно-историческия и кулинарния туризъм, тъй като дават възможност на хората да стигнат до желаното населено място, да се разходят, както и да посетят най-интересните обекти наоколо.

Дебютният туристически пакет, с ретро локомотива Баба Меца е по маршрута София - Кюстендил. Благодарение на Министерство на туризма и на гарата в Кюстендил пътниците ще бъдат посрещнати от програма и гидове, които ще помогнат на всеки гост да се отпави към забавление, което го интересува. На гарата пътуващите ще разполагат с достатъчно време да снимат забележителната машина.

Отново припомняме, че парният локомотив от серията 46.03, е с уникална колоосна система, проектирана от български инженери, по формулата 1-6-2. Построен е през 1931 г. в Полша. На него, в продължение на три години като огняр работи и поетът Никола Вапцаров. След 55 години неспирна работа, Баба Меца е оставена известно време да почива. Локомотивът е възстановен от машиниста Ангел Алексиев, който заедно с двама помощници го връщат към живот и от 2015 г. отново тегли влакови композиции. Наречен е нежно Баба Меца заради огромните си размери и изключителна тяга. Върху 150-тонното му тяло се упражнява 90 тона спирачна сила.

В цял свят пътуването с ретро локомотиви и вагони е сред най-скъпите преживявания, защото изисква огромен енергиен и трудов ресурс, а поддръжката на старите композиции е несъизмеримо по-трудна от всеки друг вид ремонтна дейност. У нас чуждите туристи плащат едноседмични пакети, които започват от 3500 евро на човек – цена без аналог за туристическо преживяване в България.

Билетът за отиване и връщане до Кюстендил със запазено място струва 43 лв. Влакът ще спре на Радомир, където за половин час Баба Меца ще бъде „захранена“, а иначе казано – технически обслужена и ще продължи към Кюстендил. За любителите на природата са предвидени две спирки: на Земен – за Земенски манастир и на Скавица – за едноименния водопад. Тръгването от гара София на 8 април, събота, е в 08:55 ч., а връщането обратно към София е в 15:05 ч.

Цената за двупосочен билет до Черепишки манастир е 31 лв. Тръгването на 9 април, неделя, е в 09:30 ч. сутринта. Влакът ще пристигне на спирка Черепиш в 11:50 ч. Обратно тръгва в 15:05 ч.



КОМБИНИРАНО ФИНАНСИРАНЕ ПРЕПОРЪЧВАТ ОТ ЕК

За държавите, които ползват еврофондове



Това беше една от основните теми, дискутирана на завършилия в столицата регионален форум за насърчаване на инвестициите в транспортния сектор. Организиран от Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ на ЕК, в сътрудничество с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, той даде възможност на представителите на Европейската комисия, българското правителство, ЕИБ и други финансови институции подробно да развият тезите си как виждат въпросното комбинирано финансиране.

Преди това обаче, още при откриването на международната конференция „Инвестиционни възможности за транспортния сектор“, служебният премиер Огнян Герджиков изрично подчерта, че основната грижа на правителството, макар и с краткосрочен мандат, е железопътният транспорт. „Нуждаем се от незабавни и смели решения, от решителни политики за модернизиранието на този прекрасен способ за транспортиране на хора и товари, както и от сериозни инвеститори. Нуждаем се и от подкрепа на европейските ни партньори“, добави Герджиков. Той не скри и очакването си от сериозни разговори във връзка с предстоящи конкретни

инициативи за насърчаване на финансирането на европейската инфраструктура. Не пропусна да отбележи, че при предходния програмен период на ОПТ, благодарение на европейските фондове транспортната инфраструктура на страната е направила значителна крачка напред. Определяйки като неоспоримо богатство благоприятното геополитическо и географско положение на България премиерът сподели в присъствието на еврокомисаря по транспорта Виолета Булц увереността си, че през настоящия програмен период ще бъдат доизградени основните жп направления в държавата. По думите му въпросът сега, при съвременните глобални предизвикателства, е как да изберем най-точният алгоритъм за национална транспортна политика в синхрон с европейската.

Още в началото на първото пленарно заседание българският транспортен министър Христо Алексиев с изявлението си категорично подкрепи инициативите на Европейската комисия за привличане на повече частни инвестиции в транспортния сектор, които да надграждат и допълват публичните. И посочи, че тези инструменти могат да допълват традиционните финансови източници (европейски

фондове, национален бюджет и др.), но не и да ги заменят напълно. Така че включването на Европейската инвестиционна банка в процеса е от съществено значение, тъй като предварителната подготовка на всеки един проект е определяща за неговото изпълнение.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията имат добро сътрудничество с ЕИБ в областта на консултантската дейност. Това дава основание да се очаква, че занапред тази подкрепа не само ще продължи, но и ще бъде още по-голяма при подготовката на трансгранични проекти, с акцент върху железопътните коридори. По този начин в дългосрочен план ще се постигне устойчивост и мултиплициращ се ефект, каза още министърът.

През втория ден на форума Христо Алексиев проведе двустранни срещи с Виолета Булц, както и с министрите на транспорта на Украйна и Черна гора. На еврокомисаря по транспорт представи инвестициите в сектора, които ще бъдат направени до 2022 г. Посочи, че за да бъде постигната оперативна съвместимост на транспортните системи са необходими общи стандарти за проектите в Европейския съюз.

На стр. 5

Производство

TALGO С ПОРЪЧКА ЗА ВЛАКОВЕ-СТРЕЛИ ОТ RENFE



Испанският жп производител Talgo спечели поръчка на държавните железници RENFE за 15 високоскоростни влака AVRIL. В договора е залегнал и ангажимент за 15 години техническо обслужване. Първите състави от типа трябва да бъдат произведени и предадени на клиента между февруари и юни 2019 г.

Заявените скоростни композиции AVRIL са проектирани да

се движат със скорости до 330 км/ч. Те са предвидени за превоз на 416 пътници във втора класа и на 105 в първа. Пасажерските седалки са разположени по схемата 3+2 и 2+2 и могат да се завъртат. Това позволява на пътниците винаги да са с лице по посока на движението.

Стойността на контракта е 787 млн. евро. В него са предвидени и опции за доставката на още 15 състава и за удължа-

ване на периода на техническото обслужване от производителя с още 10 години. Ако те бъдат реализирани в пълен обем договорът може да достигне 1,5 млрд. евро.

Испанските железници предпочетоха офертата на Talgo в хода на оспорван конкурс. За получаване на поръчката претендираха също компаниите Alstom, Bombardier, CAF и Siemens.

Пенсиониране

ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА НОВА ЗЕЛАНДИЯ МИНАВАТ НА ДИЗЕЛОВИ ЛОКОМОТИВИ



Най-голямата новозеландската железопътна компания - държавната Kiwi Rail възнамерява да се откаже от използването на електрическата локомотивна тяга в товарните превози. През следващите две години тя ще изведе от експлоатация всичките си налични 17 товарни електролокомотиви и ще ги замени с 12 нови дизелови, китайско производство.

„Електрическите локомотиви, с които разполагаме навършиха 35 години. Те вече работят лошо и често получават повреди. Затова от наличните 17, активно се използват само 11 или 12. За съжаление технологията, по която са конструирани, вече е остаряла“ - коментира пред медиите президентът на Kiwi Rail Питър Рейди.

Kiwi Rail използва електрическата тяга при карго жп превозите си само на Северния остров. Те оперират по участъци от жп магистралата North Island Main Trunk, която свързва най-големите градове на островната държава - Оуклът и Уелингтън.

Електрификацията на новозеландската жп мрежа започва още през 80-те години на миналия век, но и досега не е завършена. Части от жп трасето North Island Main Trunk са захранени с променлив ток, а други - с прав. При това електрифицираните участъци се редуват с неелектрифицирани. Поради тази причина при транспортирането на товари възникват проблеми, свързани с необходимостта от замяна на електролокомотивите с дизелови и обратно.

Общата дължината на новозеландската жп мрежа е 4100 км, като от нея са електрифицирани само 589 км (488 км - под променлив, а 101 км - под прав ток). Годишният товарооборот е от порядъка на 17 млн. тона.

Държавният пътнически превозвач на страната - Kiwi Rail Scenic Journeys (дъщерно дружество на Kiwi Rail) също не планира да ползва електрическата тяга. Неговите състави се теплят само от дизелови локомотиви. Електрички използват основно частните транспортни жп компании Transdev Auckland и Transdev Wellington, които извършват крайградските превози в района на Оуклът и Уелингтън. Те влизат в състава на френския транспортен холдинг Veolia Transport.

Рекорд

Индийска жп линия три пъти по-скъпа от космическа станция

Железниците на Индия (Indian Railways) най-накрая успяха да завършат строителството на железопътната линия Хасан - Бангалор (в южния индийски щат Карнатака), което започна още през 1996 г. Изграждането на трасето с дължина 167 км струваше на компанията 220 млн. долара. Сума - три пъти по-голяма от похарчената от индийската агенция за космически изследвания (ISRO) за автоматичната междупланетна станция, с която от септември 2014 г. се извършва орбитално проучване на Марс по програмата Mars Orbiter Mission.

От Indian Railways коментират, че цената на жп трасето се е повишила многократно през годините заради забавянето на процеса по закупуването на земята, определена за изграждането на железния път. Отчуждаването на терените се е проточило заради куп съдебни спорове, засягащи размера на обезщетението за собствениците им. Необходими са били и допълнителни инвестиции за изграждане и модернизиране на инфраструктурата на крайните гари. Финансирането на проекта също не е било регулярно от страна на държавата.

Новото жп трасе е предназначено за пътнически и товарни превози. То позволява времето за пътуване между двата главни мегаполиса на индустриално развития щат Карнатака да бъде сведено до 2 часа. Това ще улесни личните и бизнес пътуванията и ще ускори трансфера на стоки и суровини.



Перспективно

Автоматизирани влакове в метрото на Пекин

До края на годината в китайската столица ще бъде построена и пусната в експлоатация линия на метрополитена, по която ще се движат напълно автоматизирани мотриси. Тя ще стане първата за роботизирани състави не само в Пекин, но и във вътрешен Китай.

Дължината на новото трасе на подземната железница ще е 16,6 км. То ще пресича мегаполиса в направление юг - запад и ще свърже районите Яншан и Фаншан.

През настоящата година транспортните власти на китайската столица ще финансират изграждането на 20 нови линии за релсовия транспорт и удължения на вече съществуващите трасета на местния метрополитен. Сред тях са модерна трамвайна линия в северозападната част на града и магнитно-левитационна линия (S1), свързваща западното предградие с Ментоугоу със метростанция Пингоюан в район Шицзиншан. В резултат общата дължина на подземната железница на Пекин само за година ще се увеличи с около 350 км.

Мотриси без машинисти вече се движат в метрополитените на 37 града по цял свят и обслужват 55 напълно автоматизирани линии. Сред тях са Лондон, Барселона, Копенхаген, Дубай и Париж.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЛИНИЯТА ПЕРНИК – РАДОМИР НАВЪРШИ 120 ГОДИНИ

Или как е проектирана жп мрежата на Княжество България

(Продължава от бр. 4)

През 1891 г. строителството на отсечката София – Владая – Перник с дължина 34,3 км, включително и клонът до мината, се възлага чрез търг. Но Народното събрание го намира за неизгоден и не го утвърждава. Така строителството е извършено от малки предприятия, за около 2 години, по стопански начин. На 9 декември 1893 г. столицата е свързана с жп линия с единствената разработена по това време каменовъглена мина. Минималният радиус на кривите ѝ е 300 м, а максималният наклон – 25 ‰. Поради деформация на терена, по-късно трасето между гарите Владая и Драгичево се измества, при което са допуснати две криви с радиуси от около 200 м. За да се удължи площадката, както и коловозите на гара Владая, е извършено понижение на изкопа в района на гарата. За предпазване на откосите от деформации се изграждат големи каменни подпорни стени. Поради интензивното строителство тази железопътна линия излиза доста скъпа, около 5 800 000 златни лева.

Изграждане на железопътната линия

Перник - Радомир е проектирана от инж. Лукан Хашнов. Роден през 1862 г. в Ловеч той е син на Величка Хашнова, която заедно със съпруга си Гечо Хашнов се включват в националното революционно движение. Домът им е една от най-сигурните квартири на Васил Левски, на когото са и доверени лица. Хашнов учи в първоначалното училище в Ловеч. Продължава гимназиалното си образование в Пардубице, Чехия. Следва строително инженерство в Прага (1882-1883), но завършва специалността във Виенската политехника. Завръща се в България през 1888 г. Работи като окръжен инженер в Ловеч. Помощник е на главния инженер, също инженер инспектор по мостове и шосета в Дирекция на обществените сгради в София. Проектира много от първите железопътни линии след Освобождението: Ямбол - Бургас, София - Перник, участъка в прохода Хаинбоаз, София - Варна. Проектът му за

трансбалканската магистрала Дунав - Бяло море (1911 г.) е публикуван в официалното издание „Железопътен сборник“. Тук за пръв път развива идеята за тунел между Троян и Карлово. Автор е на проекта Централна гара София от 1903 г. По негови чертежи са изградени канализационните мрежи на Варна, Стара Загора и Ихтиман. Инициатор и автор е и на проекта за изграждане на железния мост в Ловеч. Създава едно от първите технически ръководства на български език „Тахиметрия“ (1895 г.). Става дописен член на Българското книжовно дружество, днес Българска академия на науките (1898 г.). Неин действителен член е от 1900 г. Членува и в дружеството на строителните инженери във Франция (1898 г.). Награден е със сребърен медал „За строителството на жп линия Ямбол - Бургас“. На 7 март тази година се навършиха 155 години от рождението му.

След завършването на жп участъка София - Владая – Перник, чрез търг се възлага строителството на отсечката Перник - Радомир с дължина 14,4 км. Обявен е през август 1895 г. от Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията. След това е повторен с 5-процентно намаляване от първоначално предложената цена в сградата на Народното събрание. За провеждането на търга от 23 ноември 1895 г. се явяват шест конкурента: „Д. Баталов и сие“ с предложена цена 2 280 000 лв., Никола Дишков – с цена 2 000 000 лв., Братя Иванови - с цена 1 503 000 лв., Атанас Казанджиев – с цена 1 417 000 лв., А. Георгинов - с цена 1 240 000 лв., Ернест Безензаника (Италия, Милано), чиято оферта е отхвърлена поради пропуски в документите.

Същият търг обаче се налага да бъде проведен още веднъж на 28 ноември същата година. Подадени са нови оферти от Георги Елински с предложена цена 982 275 лв., Ернест Безензаника с цена 1 115 000 лв., „Д. Баталов и сие“ с цена 1 119 000 лв., Никола Българов с цена 1 160 000 лв., А. Георгинов с цена 988 000 лв., братя Иванови и Атанас Казанджиев с цена 1 096 000 лв.

и Тодор Балабанов с цена 899 999 лв. Комисията избира за предприемач на новата линия Перник – Радомир офертата на Тодор Балабанов като най-ниска и защото дава най-изгодни условия.

На 28 ноември 1895 г. Министерът на обществените сгради, пътищата и съобщенията с доклад до Негово Царско Височество Княз Фердинанд предлага внасянето на Договора за утвърждаване от втората сесия на VIII Обикновено народно събрание. Той е одобрен още същия ден. Около месец по-късно, на 6 декември 1895 г. подпредседателят на Народното събрание д-р Янкулов уведомява Министъра на обществените сгради, пътищата и съобщенията, че „търговете и относителните за тях договори за постройките на жп линиите Роман – Плевен - Шумен и Перник – Радомир са утвърдени“.

Кой е предприемачът Тодор Балабанов?

Роден е във Враца през 1852 г., а баща му Иван Балабанов е дребен търговец. В ранните си младежки години чиракува при врачанския търговец Янаки Чохаджиев, който изработва и продава сукно. По-късно започва самостоятелна търговска дейност. През 1885 г. напуска Враца и се установява в София. Това е времето на най-интензивния стопански и строителен подем за младата българска държава. Още същата година Тодор Балабанов предприема и успешно завършва построяването на жп линията Перник - Радомир. Участва и първоначално печели търга и за строителството на София - Роман, но в последствие е изместен от Иван Хаджиенов.

През 1895 г. построява къщата си на ул. „Търговска“ и „Дондуков“ в София, където е и кантората му. В столицата изгражда още редица архитектурно красиви сгради на улиците „Раковска“, „Цар Освободител“, „Лега“ и „Клементина“. Имената на Тодор Балабанов и брат му Коста са свързани и с „Рилската железница“. През 1904 г. братята предлагат на Министерство на обществените сгради, пътища и съобщения, да им разреши



строителство на жп линията Илийна надолу по течението на река Рилска, покрай фабриката в Бараково към Дупница и по-нататък до най-близката жп гара в Радомир. Тя е необходима за транспортирането на дървения материал и готовата продукция.

Тодор Балабанов не доживява завършването на линията (почива на 15 март 1912 г.). Но мечтата му в последствие е осъществена от сина му Иван Балабанов.

Строителството на жп линията е започнато веднага след утвърждаването на договора от Народното събрание и княза в началото на следващата 1896 г. Използвани са релси тип СВП с номинална дължина 9,55 м (31,2 кг/м). Същите са монтирани върху импрегнирани борови или букови траверси с изключение на стрелките, където те са дъбови. Линията е проектирана и изпълнена върху сравнително благоприятен терен по поречието на река Струма, при което по-голяма част е с наклони от 0 - 4,5 ‰. Само в три участъка са допуснати наклони 7,5 - 9,0 ‰. По същата причина радиусите на кривите варират от R = 400 м до R = 2000 м. Направени са над 50 000 куб. м. изкопни работи. Изградени са 6 големи съоръжения (стоманени мостове), от които три с отвор 30 м. и по един с отвори 6 м., 10 м. и 25 м. Изградени са 34 малки съоръжения с отвори между 0,30 м и 2,00 м. Формата и материалът им са тръбни, с отвор Ø 0,30 м. Използвани са открити и плочни с отвор 0,80 м., сводови с отвор 1,50 - 2,00 м. и железни с отвор 2 м. Голяма част от стоманените мостове все още са в експлоатация - на км.км. 33+641, 39+115, 41+851, 42+460 и 45+865. При удвояване на жп линията Батановци - Радомир мостовите на км.км. 41+851, 42+460 и 45+865 са останали на път № 2. Общо са изградени 14 прелеза, на три, от които широчината на пътното платно е 6 м., а 11 са с широчина 4 м. На прелезите по старите пътища София – Кюстендил, Перник - Брезник и Перник - Радомир има и прелезопазачници.

В съответствие с „Поемните условия“ (Тръжна документация) от 1885 г., Тодор Балабанов е ползвал под наем локомотиви и вагони на БДЖ. Няма данни какви точно са те, но по всяка вероятност става дума за локомотив № 1918, построен от HANOMAG – Hannover и доставен през 1887 г. за строителството на железопътната линия Цариброд – София - Вакарел. Възможно е да са наемани и други локомотиви, доставени по-рано от БДЖ. Завършена и открита за експлоатация на 19 февруари 1897 г., жп отсечката Перник - Радомир излиза около 998 000 златни лева.

След години, за да се повиши пропускателната способност и да се поемат увеличените пътнически и товарни превози между София - Волуяк - Радомир - Кюстендил и Радомир – Кулата, в периода 1965 г. и 1967 г., между гарите Батановци – Радомир Войските на Министерството на транспорта (тогава бригада за железопътно и свързочно строителство) удвояват линията. Отсечката е пусната в експлоатация през 1967 г. Трасето на новия коловоз е ситуирано в дясно по нарастващия километър, като той става път № 1, а съществуващия коловоз - път № 2. Положени са релси тип 49 кг/м.

Във връзка с изграждането на Завода за тежки метали край Радомир, в края на 70-те години на миналия век, ИПП „Транспроект“ проектира индустриалната железопътна връзка от гара Радомир до заводската гара, както и извършва електрифицирането на жп линията Перник – Кракра – Батановци – Радомир - Заводска гара. Тези проекти се реализират в началото на 80 години. Участъкът между Перник и Кракра е електрифициран през 1984 г., а между Кракра - Батановци – Радомир - ЗТМ Радомир през следващата 1985 г. По това време е изградена и новата гара Батановци.

Между 1999 г. и 2000 г. транспортни войски подновяват жп линията Батановци - Радомир по път № 2. През тези години е отводнена и гаровата площадка на Радомир от РВП – София, а по стопански начин ел. секцията в София строи МРЦ Радомир. През 2016 г. стартира обектът „Механизирано подновяване на железния път“ от км 41+165 до км 47 +379 между Батановци – Радомир, текущ път №1, дълъг 6,2 км, както и втори и трети коловози в гара Батановци с дължина 649 и 572 м. Ремонтирани са и част от стрелките в гарата. Изпълнител е „Трейс Груп Холд“ АД, а договорът, сключен с НКЖИ е за малко повече от 5,5 млн. лв. без ДДС. Предвижда се обектът да бъде завършен през първата половина на 2017 г. Инвеститорският и техническият контрол се изпълняват от екип на Железопътна секция – София, с директор инж. Първан Рахталиев.

Инж. Георги Митовски



ПРЕЗ 1933 г. ГАРА ПЕРНИК ПРИДОБИВА ДНЕШНИЯ СИ ВИД

ГОЛЕМИТЕ ТРАНСПОРТНИ ПРОЕКТИ НА АФРИКА

Черният континент се променя. Неговото настояще е белязано от хиляди километри нови железопътни линии. От появата на скоростни влакове и модерни метрополитени. Мащабните транспортни проекти все повече го превръщат в гигантска строителна площадка. Ала от тях има изгода, както местното население, така и чуждестранни инвеститори. Особено китайските!

Повечето от африканските проекти в областта на транспорта се реализират с непосредствената финансова и техническа подкрепа на Китай. Още през първата половина на 70-те години Поднебесната империя финансира строителството на железопътната магистрала TAZARA (с дължина 1860 км), свързваща Замбия с танзанийския порт Дар ес Салам. За реализацията на проекта Пекин тогава отдели 500 млн. долара и командирова 25 000 китайски работници. Благодарение на новото трасе Замбия получи възможността да транспортира своите товари до ключовото пристанище в Танзания, а то увеличи значително своя товарооборот и печалби.

40 години по-късно Поднебесната империя е увеличила значително своето присъствие в региона. И както по-рано, акцентът отново е върху железниците, макар че китайците не лишават от внимание и африканските пристанища и летища. Инвестициите на техните фирми в модернизацията на аеропортовете в различни страни от континента обаче са много по-малки в сравнение с милиардните капиталовложения в жп транспорта. Фокусирането върху железниците и морските портове е продиктувано от интересите на Пекин към африканските полезните изкопаеми. Ала не липсват и жп проекти, насочени

към развитието на пътническите превози.

Железопътната магистрала Адис Абеба – Джибути е едно от най-големите и скъпи (4 млрд. долара) жп начинания, осъществени с китайска помощ. Тя свързва столиците на Етиопия и Република Джибути.

След отделянето на Еритрея от Етиопия през 1993 г. и последвалата война за спорните територии (1998 г. - 2000 г.) въпросът за достъп до порта става жизненоважен за етиопската страна, която вече е лишена от излаз към море. Единственият й достъп до него дълго време е само теснолинеен железен път (с широчина на междурелсието 1000 мм), изграден още през 1917 г. от французите и водещ до съседната държава Джибути. В средата на XX век жп линията започна да запада и през 2008 г. влаковото движение по нея бе окончателно преустановено. Три години по-късно правителствата на Етиопия и Джибути се споразумяха да не харчат пари за възстановяването на старата теснолинейна железница, а да построят нова електрифицирана жп магистрала със стандартна ширина 1435 мм.

Подизпълнители в проекта станаха две китайски компании - China Railway Group и China Civil Engineering Construction Corporation. Извършваните от



Железопътната магистрала TAZARA е първият голям жп проект, реализиран с китайска финансова и техническа помощ в Африка.

тях строителни работи бяха преимуществено финансирани от правителството в Пекин, което предостави 3 млрд. долара целеви кредит. Освен това за обслужване на жп коридора беше осигурен подвижен състав китайско производство.

756-километровата железопътна линия бе открита през октомври 2016 г. Благодарение на появата й времето за пътуване от Адис Абеба до Джибути от 2 - 3 дни се съкрати до 10 - 12 часа. Това даде възможност на етиопските фермери по-бързо да експортират продукцията си (основно зърно). По-рано от Етиопия тя се доставяше до пристанище Джибути само с автомобилен транспорт. Камيونите пътуваха от 2 до 10 дни, а още по един ден се губеше докато чакаха да влязат в него, където се образуваха огромни автоколони.

Друг ключов железопътен проект, осъществен с китайска помощ, стана реконструкцията на Бенгалската железопътна линия, възлязла на 1,83 млрд. долара.

Въпросният жп коридор е построен още през 1929 г. за превозване на медна руда от мините в Замбия и Белгийско Конго (днес Демократична република Конго) до анголския порт Лобито. Линията е с широчина 1067 мм, и дължина 1344 км. Вследствие на гражданската война, която раздираше Ангола близо 30 години, обаче бе силно увредена.

През 2006 г. китайската компания China Railway Construction Corporation започна възстановяване и модернизацията й. Процесът отне близо 9 години и приключи през февруари 2015 г. Като резултат от обновяването скоростта на жп движението по трасето се увеличи трикратно - от 30 до 90 км/ч.

През април 2016 г. анголския жп превозвач Caminho de Ferro de Benguela (CFB), обслужващ Бенгалската железница (линията е между град Луау и порт Лобито), закупи 100 локомотива от американската компания General Electric. С тях компанията осигури модерна теглителна сила за товарните и пътническите си състави по коридора. Сделката бе обезпечена със средства от Канадската агенция за развитие



Новите локомотиви за Бенгалския жп коридор.

на експорта, която отпусна 430 млн. долара за проекта.

Инвестициите от Поднебесната империя помогнаха и за появата на модерно леко метро в столицата на Етиопия. Неговото изграждане започна през декември 2011 г. и бе изцяло кредитирано с 480 млн. долара от китайската Ексимбанк. Строителството му се извършваше съвместно от китайската компания China Railway Group Limited и етиопските железници - Ethiopian Railways Corporation.

През септември 2015 г. метрополитенът в Адис Абеба бе официално открит. За обслужване на двете му линии китайската компания CNR Changchun достави на Етиопия 41 трисекционни нископодови мотриси. За първите 14 месеца работа с

тях бяха превозени над 45 млн. пътници.

Много скоро на Черния континент ще се появи и първата високоскоростна жп комуникация. Повече от година жителите на Мароко наблюдават как по готовите участъци от строящото се скоростно жп трасе Танжер – Кенитра се тестват скоростни композиции TGV. Ако всичко върви по план догодина мароканците вече ще могат да се возят на френските влакове-стрели със скорости до 320 км/ч.

Но повече за първата високоскоростна жп магистрала в Африка и за останалите проекти за релсов транспорт, които се развиват на континент, ще разкажем в следващия брой.

(Следва)
Ивайло ПАШОВ



Линията Адис Абеба – Джибути е един от най-големите и скъпи жп проекти в Африка.



Новата 756-километрова жп линия съкрати пътуването между столиците на Етиопия и Джибути от дни до 10 - 12 часа.



Леко метро в столицата на Етиопия работи успешно вече повече от година и половина.

Инж. Румен Марков, управител на „Лардъж Инфрастръкчър Проджектс“ ООД:

АКТИВНОСТТА НА ГИЛДИЯТА ЩЕ ЗАЩИТИ ИНТЕРЕСИТЕ НА МОДЕРНАТА ЖЕЛЕЗНИЦА



(Продължава от бр. 4)

- Г-н Марков, къде търсите политическа и финансова подкрепа за проекта ABC+De?

- Ние усилено го презентираме, защото едно от важните неща е той да получи възможно най-широка популярност. Естествено, първоначално се наблюдава известно стъписване, защото е твърде голям. Необходима е политическата воля, координацията в действията и още куп

други неща, които трябва да предприемат различните държави, през които тази транспортна връзка преминава. Но след като ABC+De бъде преосмислен отношението към него се променя в положителна насока, защото е много икономичен и технологично изгоден. Това е едно от основните му достойнства, които винаги изтъкваме пред потенциалните инвеститори.

- За колко време очаквате да се възвърнат вложените инвестиции?

- Частните инвеститори не чакат и обикновено за дълго време не влагат средствата си. Спецификата на проекта е такъв, че в рамките на около две години трябва да стигнем до решение за строителство и след това за не повече от три години да приключи изграждането му, т.е. всичко за около пет години, след което започват да постъпват приходи. Горедолу такъв е реалният инвестиционен процес. Не съм максималист, защото има много съвременни примери, а и ако обърнем поглед назад, дори българският строителен опит показва, че темповете, за които говоря са напълно осъществими. Когато правехме проучвания във връзка с Кресна установихме, че там през 1915 г. например, цели нови отсечки са пускани

в експлоатация за около шест, осем до десет месеци. Значи всичко е въпрос на добра воля и организация, както и желание да се работи здраво.

- Наистина любопитно. Как при тогавашната, значително по-примитивна техника са постигнати такива темпове?

- И при нас ще бъде по същият начин. Но е необходима идеална предварителна подготовка. Не както обикновено става - започваме и по време на строителството пак тръгваме да проектираме и препроектираме. Отчуждаването ще се извърши още в първия етап. В него финансово ще участват отделните държави - Германия, Полша, Румъния, Гърция, както и в подготовката на увоза на тяхна територия. Става дума за около 5 до 8 процента от цялата инвестиция, другата ще бъде напълно частна. Проектът няма да се разбива на дребни парчета. Най-много ще има трима, четирима изпълнители. В Испания, пък и в Китай много добре се справиха с високоскоростното строителство. Трябва да гледаме как го правят там. Имаме много дълга жп магистрала между двете морета. Но тя не трябва да се разделя на повече от три до четири етапа най-много.

- Една голяма част от проекта включва и воден транспорт.

Нищо не казахте за него.

- Целта е да направим връзка между река Дунав и Егейско море, поемайки големият обем стоки по направление. Формулата, по която работихме е 7 в 1, или обвързваме седем проблема в един проект. На първо място е навигацията, после борбата със засушаванията, корабоплаването, запазване на биоразнообразието, производството на електроенергия, връзката между двата бряга на реката и интегрираното ѝ управление. Съвместното им решаване с останалите дунавски държави ще повлияе върху двойното увеличаване на товарооборота след като направим обвързката на водния с железопътния транспорт. Първият е по-евтин, но по-бавен. Както Дунавската комисия, така и останалите държави - Украйна, Молдова, Словакия са благоприятно разположени към комплексния подход, който предлагаме. Някои от нещата могат да се осъществяват на базата на двустранните договори, други на тристранна основа - например между България и Румъния или между Унгария, Словакия и Сърбия.

- В обозримо бъдеще какви срокове давате за приключване на проекта?

- По Дунав - в рамките на 10 години. Но ако говорим за

целия ABC+De инвеститорите ни обърнаха внимание, че освен железопътната му част трябва да обърнем сериозно внимание не само на дунавските, но и на морските пристанища. Защото там ще акостират по-дълги и високи кораби. Ако в даден момент дойдат повече плавателни съдове с такива габарити има опасност от задръствания. Затова сме подготвили и лош сценарий, защото не забравяме, че линията е с огромна производителност, която не трябва да се губи. Около 10 процента от целия товарооборот от Китай може да преминава през нея. Разделили сме го на три лъча: Азербайджан - Турция или Иран - Турция, Казахстан - Украйна - Беларус - Полша и стоките, пристигащи по Трансибирската магистрала. В крайна сметка маркетинговата ни стратегия е значително да съкратим времето за транспортиране чрез различни варианти, които ще могат да ползват товародателите.

Интервюто взе:
Мая Димитрова

Уточнение: В бр. 4 - стр. 1 в „Над 200 км в час с влак през Кресненското дефиле“ влаковете биха се движили с такава скорост 2022 - 2023 г., не както е отпечатано 2092 - 2093 г.

КОМБИНИРАНО ФИНАНСИРАНЕ ПРЕПОРЪЧВАТ ОТ ЕК

От стр. 1

Комисар Булц изрази позиция, че страните членки трябва да черпят опит и добри практики по между си, както и да си партнират в съвместните проекти. Като положителен пример бе посочен проектът Бургас - Александруполис. Министър Алексиев изтъкна доброто сътрудничество с южната ни съседка, благодарение на което съвсем скоро ще бъдат предприети съвместни действия във връзка с него.

По време на двустранната среща с министъра на транспорта и морските въпроси на Черна гора Осман Нуркович беше обсъдено възобновяването на спогодбата между двете държави в сферата на автомобилните превози, тъй като последната е от 2011 г. В момента се подготвя актуализиран вариант на документа, който предстои да бъде съгласуван между България и Черна гора.

С министъра на инфраструктурата на Украйна Володимир Омелян беше обсъден проект за изграждането на автомагистрала между Украйна, Румъния, България и Гърция. Министър Омелян заяви, че в обхвата на проекта, страната му ще организира междудържавна

среща. Той не скри надеждата си да бъде постигнато съгласие за изграждането на магистралата. Министър Алексиев посочи, че България подкрепя инициативата и ще участва в предстоящите дискусии. Украинският министър сподели, че гръцкият му колега също е изразил съгласието си да се включи в съвместната среща.

След края на конференцията министър Алексиев, европейският комисар Виолета Булц и столичният кмет Йорданка Фандъкова посетиха метростанциите Европейски съюз и Сердика. Силно впечатление на Виолета Булц направи, както археологията, така и съвременният европейски облик на софийската подземна железница.

Наситена програма на двудневната конференция, включваше и представянето на добри практики, предимно фокусирани върху променената реалност, която изисква нови подходи при финансирането на транспортните проекти. Преведено на популярен език означава европейските грантове да се комбинират с банкови заеми. За проектите с потенциал заедно с частните инвеститори ЕИБ може да бъде реален партньор и га-



рант за риска. Затова и ЕК вече е обявила първия прием на документи по новия механизъм, т.н. blending mechanism, който комбинира три източника на средства. Навлизането на нови инвестиции е изключително важно, за да бъде покрита раз-

ликата от 24-те милиарда евро, които са определени за транспортни разходи за настоящия програмен период на ОПТИ (2014 - 2020 г.) и необходимите още 700 милиона до 2030. Така по-безпроблемно ще могат да се изпълнят амбициозните проек-

ти, благодарение на които европейското пространство ще стане наистина единно. И максимално ще улеснява интегрирането на различните видове транспорт, постигането на максималната им екологичност и съвременните дигитални изисквания.

ЛАЗАРОВДЕН И ЦВЕТНИЦА

Лазаровден и Цветница се честват последните събота и неделя преди Великден. Това са най-цветните и красиви празници, които символизират възраждащата се за нов живот природа, изпращането на студените зимни дни, любовта и цветята.

Според народните представи Лазаровден е денят на нивите, пасбищата и горите, но също така е и денят на възкресението на Лазар. На този ден жените омесват питки, прекаждат обреден хляб – погача и чакат гости.

Най-типичен за Лазаровден е обичаят „лазаруване“. В него участват само момичета (от 8 до 17 години), които се наричат лазарки. На този ден те обикалят по къщите на дружини и изпълняват песни за всеки член от семейството, пожелавайки здраве и плодородие. Стопаниите им раздават от погачата с мед и плодове, за да има берекет и ги даряват с яйца и дребни пари.

На площада лазарките изиграват ритуалното си хоро, наречено „буенец“, хванати в дълга редица.

На следващият ден е Цветница, или Върбница. На този ден църквата отбелязва тър-

жественото посрещане на Исус Христос в Йерусалим с палмови клонки. Той влиза в града на магаренце и е приветстван от хората с „Осанна“, задето е възкресил Лазар предишния ден – в събота. Сутринта в църквата християните държат в ръцете си върбови клонки. Свещениците осветяват клонките и цветята, донесени от вярващите. След богослужението християните отнасят осветените върбови клонки в домовете си за здраве и предпазване от болести и зло. Обикновено от тях се увиват венци, които се окачват над прага на къщата.

Обредността на Цветница е неделима част от цялостния Великденски празничен цикъл, поради което е и своеобразно продължение на Лазаровден. На този празник с „кумиченето“ на лазарките завършва цикълът на моминските пролетни игри.

Цветница е празникът на цветята и цъфтежа. Имен ден празнуват всички с имена, свързани с цветя, дървета и всякакви други растения.

Въпреки строгия великденски пост, на Цветница се разрешава риба на трапезата.



АЛЕРГИЯТА КЪМ ПОЛЕНИТЕ – ЕДНО ОТ НАЙ-ЧЕСТИТЕ ОПЛАКВАНИЯ ПРЕЗ ПРОЛЕТТА

Полените са причина за най-честите оплаквания, свързани с алергия, през пролетния сезон. Именно поради това мнозина алерголози препоръчват приготвянето за пролетния сезон да започнат предварително.

По правило се смята, че алергичната реакция към полени е налице в случаите, когато концентрацията им достигне определени стойности. За различните растения могат да се посочат различни нива, но като средна стойност се приема наличието на до 30 зрънца на кубичен метър.

Когато причинителят на алергичната реакция – алергенът, попадне в или в близост до лигавиците на тялото, той се възприема от имунната система като чуждо тяло, срещу което се изграждат светкавично антитела.

Най-често срещаните симптоми на алергията към полени са хрема, възпаление и дразнене в областта на очите и най-вече на клепачите, сълзене, понякога кашлица и по-рядко астма.

За да не се стигне до появата на тези симптоми, препоръчително е да се проведе подготвяща за сезона терапия. В никакъв

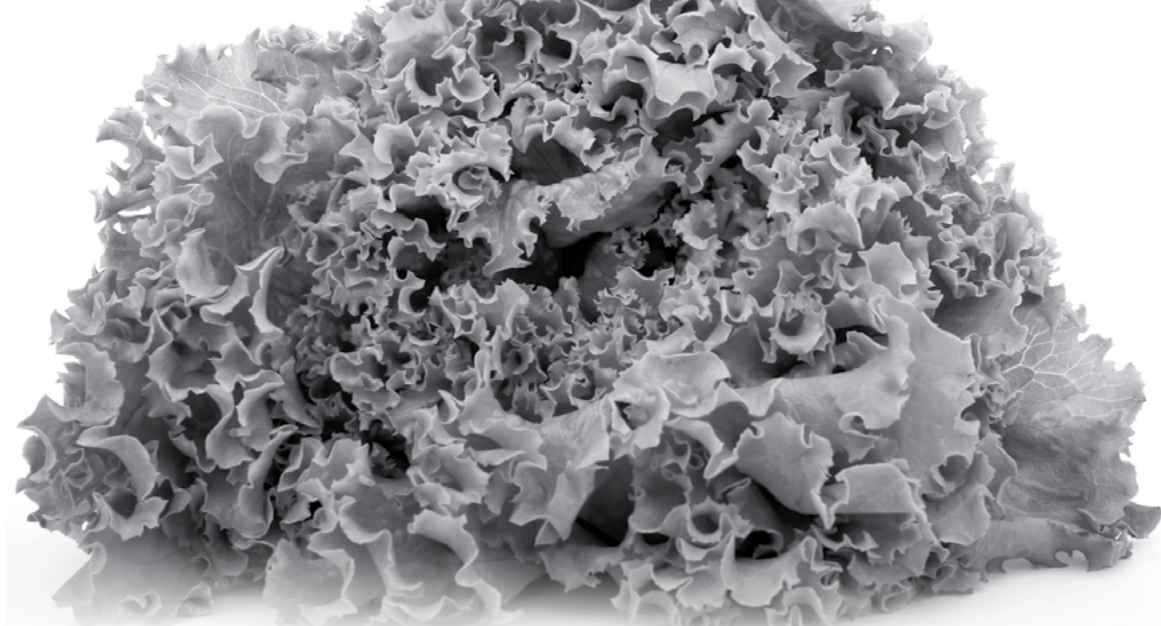
случай не бива да се смята, че по този начин могат да се преодолееят всички неразположения на алергичните пристъпи, но те ще намалеят и няма да са толкова остри.

Основните правила, които трябва да се спазват в очакване на пролетните алергии, са следните:

- Препоръчително е да се избягват онези местности, за които по правило се знае, че флората там води до алергични реакции, независимо че сезонът на полени все още не е в разгара си;
- Ако имате възможност, посетете морски курорт, тъй като там концентрацията на полени е далеч по-ниска;
- Не оставяйте прозорците на жилището си отворени, ако живеете в район с богата флора, тъй като понякога разпространението на полени е трудно забележимо с просто око;
- Приемът на лекарствен продукт, предназначен за лечение на алергии, трябва да започне още преди началото на сезона и да не се прекъсва дори в периодите, през които не са налице проявления на алергията.



Зелената салата



Зелената салата е едно от най-ранните зеленчукови растения. Здравословна и полезна, тя е била използвана за храна още преди 2000 години от древните египтяни, римляните и гърците. Първите нейни изображения се появяват върху фреските в египетските гробници от 4500 г. пр.н.е. Римляните я култивират и я консумират сурова с топли сосове или винегрети, а по времето на император Домициан идва традицията салатата да се консумира като предястие. Според една легенда култивирането ѝ в Европа започва през 1389 г. в Авиньон, който по това време е бил папска столица.

Съдържанието на ензими, минерали и хлорофил в зелената салата стимулират костния мозък да създава хемоглобин, а лецитинът спомага за изграждането на мозъчна тъкан.

Освен целулоза в листната салата има въглехидрати и редица жизненоважни микроелементи – калций, фосфор, желязо, калий и др. Присъствието на много

микроелементи прави зелената салата подходяща и за хора с големи физически натоварвания.

Съдържащите се в салатата калциеви соли спомагат за освобождаване на токсините, натрупани вследствие на консумация на месни храни.

Салата е източник и на много витамини. Вътрешните ѝ листа са много богати на витамин С. Ето защо тя е и идеално средство за подсилване на организма. Вътрешните листа на салатата понякога са доста горчиви на вкус. Това се дължи на голяма доза от веществото – лактуцин.

Във външните зелени листа се съдържа укрепващият за кожата провитамин А - каротин, както и нужните за нервната система витамини - РР, Е, В1, В2 и В6. По-тъмните зелени листа съдър-

жат 1,5 пъти повече витамин В1, отколкото вътрешните по-светли листа. Най-значително е количеството на каротина във външните тъмнозелени листа на салатата.

Листата на някои сортове градинска салата са закръглени или слабо сплеснати. Именно тези сортове наричаме листни салати. При други сортове листата са продълговати и тези зеленчуци са познати като марули.

Салатата не само освежава, но и утолява жаждата. Тя не трябва да се съхранява дълго, тъй като е нетраен зеленчук и бързо губи повече от хранителните си свойства.

Обикновено листната салата се използва за приготвянето на различни видове салати и като гарнитура към различни ястия.

Френска крем супа от зелена салата с печени крутони

Необходими продукти:

40 г масло
2 с.л. брашно
200 мл прясно мляко
1 зелена салата
1 ч.ч. пилешки бульон
1 ч.ч. заквасена сметана
сол
черен пипер

За крутоните:

3 филии хляб за тостер
30 г масло
1 скилидка чесън
2 щипки риган

Начин на приготвяне:

Листата на салатата се отделят и се измиват. Пилешкият бульон се слага да заври в дълбок тиган и в него се изсипва салатата. Оставя се на огъня за 5 мин.

В отделен съд се разтопява маслото, прибавя се брашното, разбърква се 1-2 мин. и при непрекъснато разбъркване се налива сгорещеното прясно мляко. След 1-2 мин. се сваля от огъня и се подправя със сол и пипер.

С помощта на решетъчна лъжица се изважда салатата, слага се в бешамела, прибавя

се заквасената сметана и се пасира до гладко пюре. Супата се връща на котлона и ако е прекалено гъста, се разрежда с бульон. Сервира се с крутони.

За крутоните: Маслото се разтопява, прибавят се пресованият чесън и риганът и с помощта на четка филиите се намазват от двете страни. Нарязват се на дребни кубчета, слагат се в тава и се запичат на 200°C до розово, като се разбъркват от време на време.



24 ОТ НАЙ-ИНТЕРЕСНИТЕ ФАКТИ НА СВЕТА

На Земята има толкова много неща, които не знаете, а са толкова интересни и любопитни.

Ето 24 от най-интересните факти на света, събрани от британското издание „Индипендънт“:

1. Ако изядете черния дроб на бяла мечка, може да умрете. В него се съдържа твърде много витамин А, който в големи количества е токсичен за хората.

2. Преди да се приближи до женската, мъжкият жираф души урината ѝ, за да провери дали е в овулация. Този процес е известен като реакцията на Флемен.

3. Един човешки косъм може да издържи 100 кг тежест.

4. Медът не се разваля. Вашите пра-пра-пра-правнуци може да изядат спокойно буркан с мед, който сте купили преди пет години, без да им стане нищо.

5. Точно както имаме уникални отпечатъци на пръстите, така имаме и уникален отпечатък на езика.

6. Някои безкрайности са по-големи от други. Ето какво казва математиката по въпроса.

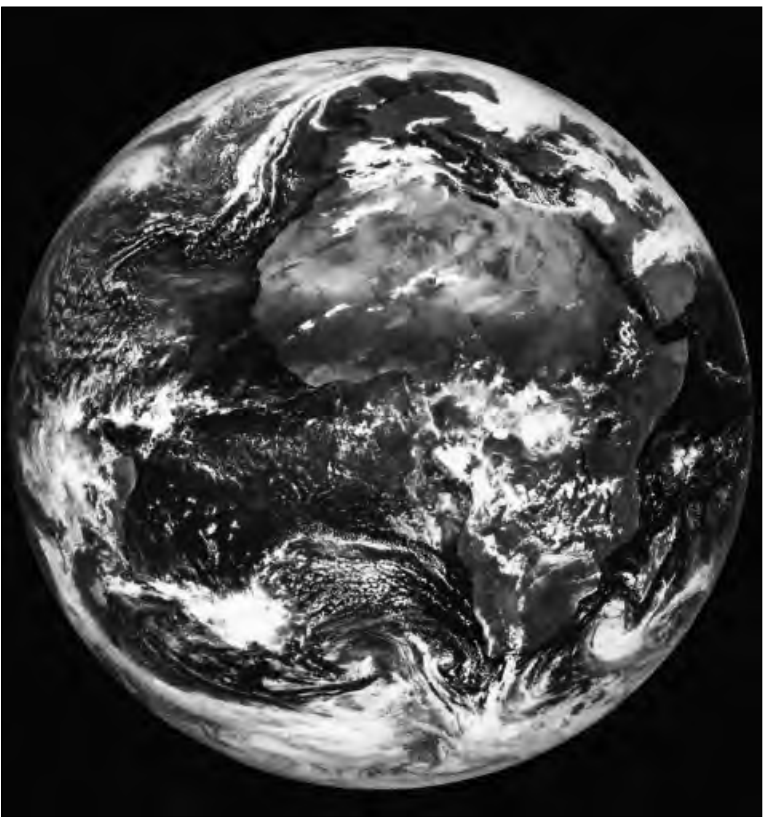
7. Римляните са чистели зъбите си с урина.

8. Двойният агент Хуан Пухол Гарсия получава ордена Железен кръст от германците, и в същото време е провъзгласен за Кавалер на британската империя за заслугите си по време на Втората Световна война.

9. Саудитска Арабия внася камили... от Австралия.

10. Високите токчета са измислени първоначално от персийските войни, за да могат да се задържат по-лесно в стремени на коня.

11. Най-отровният токсин, познат на човечеството, е... бо-



токсът.

12. Между Северна Корея и Финландия има само една държава - Русия.

13. Омарите не стареят.

14. Най-младата майка в документираната история е била на пет години.

15. Бележниците на Мария Кюри още са радиоактивни.

16. Медузата Turritopsis nutricula е безсмъртна.

17. През 1975 г. проф. Джак Хедърингтън записва сиамската си котка като съавтор на труд по физика.

18. Океанографът Робърт Балард бил на секретна мисия по време на Студената война. Той трябвало да търси потопени ядрени подводници, но се натъкнал на... „Титаник“.

19. Преди да му бъде измис-

лено отделно име, оранжевият цвят е бил наричан „жълто-червен“. Настоящото си име получава от портокалите през старофренски - orange, което на свой ред идва от санскритското paranga.

20. Норвегия е давала рицарско звание на пингвин.

21. Песните на Тина Търнър се използват, за да плашат птиците далеч от пистите на летището „Ставертън“ във Великобритания.

22. Актьорът Кристъфър Уокън е работил като укротител на лъвовете.

23. Има хора, които са алергични към сперма.

24. Актьорът Анди Гарсия е роден с недоразвит сиамски близък с размера на топка за тенис, сраснат към рамото му.

ТЕСТ: КОЙ КОМАНДВА В КЪЩИ?

1. Съпругата казва на приятелката си: “Не мога да живея без любов!” Приятелката отвърща:

а) Всеки се нуждае от любов.

б) За съжаление любовта е кратка.

в) Не са много онези, които могат да обичат истински.

2. Съпругата към мъжа си: “Няма пълно щастие.” Мъжът:

а) Навярно всички са поравно щастливи и нещастни.

б) Трябва да вярваш и щастieto ще дойде.

в) Без усилие не се постига нищо.

3. Мъжът към съпругата си: “Не позволявам на никого да ми дава съвети.” Съпругата:

а) Не е зле от време на време да се вслушваш в това, което казват хората.

б) Ти губиш – човекът може би иска да ти помогне.

в) Кой ли би спорил с теб!

4. Мъжът към приятеля си: “Ако наистина искаш да постигнеш нещо, не трябва винаги да се съобразяваш с другите.” Приятелят:

а) Успехът не трябва да е за сметка на другите.

б) Винаги ще се намери някой, на когото няма да се харесат постъпките ти.

в) Ще страдаш, ако се съобразяваш с другите.

5. Мъжът към съпругата си: “Трябва да се наложиш и околните да се съобразяват с теб.” Съпругата:

а) Това не би ме затруднило.

б) Но само, ако не ми до-



тят с всевъзможни молби и поръчки.

в) В някои случаи е просто невъзможно.

A – 0 т., Б – 1 т., В – 3 т.

Резултати:

От 0 до 5 точки: Вие сте подходяща двойка. Дори, ако партньорът ви е по-отстъпчив, вие не се възползвате да налагате вашите решения или възгледи. По всяка вероятност вашата половинка действително е щастлива с вас.

От 6 до 10 точки: Вие естествено можете да се противопоставите на партньора си, но сте достатъчно умни, за да допуснете подобна грешка. Деликатно, тактично и с повече нежност получавате онова, което искате.

От 11 до 15 точки: Уверени сте в себе си и налагате волята си. Не искате, а и не смятате за нужно да правите компромиси. Когато партньорът ви достигне вашия резултат, ще станете силна двойка.

СИНДРОМЪТ “РАЗБИТО СЪРЦЕ”

Силните емоции – и отрицателни, и положителни, могат да бъдат смъртоносни. Такъв извод направиха изследователи от университетската клиника в Роцок, Германия. Констатацията не е нова – но немският екип проследява как точно се случва бедата.

Важна новина или случващо се събитие като смърт на близък човек или печалба от лотарията карат организма да изработва голямо количество хормони на стреса. Включително адреналин, който свива основната артерия, снабдяваща сърцето с кръв. Това предизвиква рязко изменение на сърдечния ритъм – като при сърдечен пристъп. Човекът започва да диша трудно, чувства слабост и рязка болка в гърдите. Понякога

следва смърт. Тази именно реакция лекарите наричат “синдром на разбитото сърце”.

Такива пациенти страдат от големите емоционални натоварвания, положителни или отрицателни. Сърцето им буквално се разкъсва и това се случва в рамките на минути – до няколко часа.

Най-често синдромът се проявява при жени на възраст 50-70 години. Причина за това е фактът, че след менопаузата нивото на изработваните в организма хормони рязко пада. Британска статистика свидетелства, че от 30 000 британци, които всяка година попадат в болниците със сърдечни пристъпи, два процента са със синдрома на разбитото сърце – т.е. 6 000 души.



Отглеждането на деца увеличава продължителността на живота. Разликата е по-голяма

сред мъжете - 1,8 години, докато сред жените е 1,5 години. Това установи проучване, обхванало над 1,4 млн. шведи, родени между 1911 г. и 1925 г., цитирано от Франс прес.

Резултатите показват, че продължителността на живота на хората на 60-годишна възраст, които имат най-малко едно дете, е с близо две години по-голяма от тази на бездетните хора.

За мъжете на 80-годишна възраст, които имат най-малко едно дете, продължителността на живота е 7,7 години, при 7 години за бездетните мъже, т.е. разликата е седем месеца.

За майките на същата възраст продължителността на живота

е 9,5 години, при 8,9 години за бездетните жени, т.е. разликата е шест месеца.

Авторите на изследването са констатирани още, че полът на детето не оказва никакво влияние. Често се смята, че момчетата помагат повече на възрастните си родители в сравнение с момчетата. Учените обаче не открили подобна връзка.

Колкото до относителното предимство за мъжете, станали бащи, то е още по-значимо сред неженените мъже „може би защото женените мъже се ползват с грижите и подкрепата на партньора, докато неженените и вдовците са по-зависими от порасналите си деца“.

КИТАЙСКА ЖЕЛЕЗНИЦА ПРЕМИНАВА ПРЕЗ... СГРАДА

Монорелсовото метро в мегаполиса Чунцин пътува през отвор в 19-етажен жилищен блок



В китайския мегаполис Чунцин една от линиите на местното монорелсово метро преминава през отвор в 19-етажна жилищна сграда. „Тунелът“ е изграден по дължината на блока между 6-ия и 8-ия етаж. В това пространство се помещава и местростанция, носеща името „Либиза“. От нея живеещите в многоетажния дом и в околностите могат да хващат влакчетата на надземната градска железница.

Изумителното решение за изграждане на жп линия през сградата е взето от властите на Чунцин в началото на миналото десетилетие. Чрез него е предотвратено събарянето ѝ, което се е предвиждало, за да може оттам да мине новото надземно трасе („зелената“ линия 2) на метрополитена. Вместо това е одобрено преустройството на блока, позволило изграждането на железния път директно през него.

Конструкторите твърдят, че са взели изключителни мерки за шумоизолация, за да не се нарушава спокойствието на живущите. Въпреки изключителната близост на трасето и спирката до апартаментите те твърдят, че при преминаването на влакчетата, жителите на сградата чуват само звук, наподобяващ този на работеща пералня.

Радикалният архитектурен проект е реализиран, тъй като центъра на китайския мегаполис е дотолкова плътно презастроен,

че е липсвала излишна площ за прокарване на монорелсовия жп маршрут. Освен това градът е разположен в силно пресечен планински терен и няма много алтернативни пространства за нови пътни артерии. Това принуждава местната управа да планира градоустройството по креативен начин, за да спести заемането на още площи.

На този фон Чунцин е и най-големият и гъсто населен мегаполис в Поднебесната империя и света. Разположен в източната част на Югозападен Китай, той се разпростира на площ от 82 300 кв. км, която е разпределена на 43 района. Населението на тази територия, в която се вметват две Холандии, надхвърля 49,2 милиона души (7 млн. живеят в ситито, останалите в т.нар. Голям Чунцин – околните области – „предградия“). Поради това има статут на провинция (подобно на Пекин, Шанхай и Тиендзин) и е на централно подчинение на китайското правителство.

Мегаполист-рекордьор е един от най-големите индустриални центрове на Китай. Химическата, минната, металургичната, машиностроителната (особено автомобилната) промишленост заемат водещо място в икономиката му и в заетостта на неговото население. Но в него има и над 1000 научноизследователски института и 25 висши учебни заведения. А

напоследък става и все по-популярна туристическа дестинация.

Чунцин е сред най-посещаваните градове в Китай. Модерната му урбанистична архитектура (в т.ч. многото молове), културно-историческите паметници, съхранили следи от неговата 30-вековна история, както и природните забележителности наоколо, ежегодно привличат над 220 млн. туристи.

За бързия и удобен превоз на местните жители и гостите на града е изградена метро системата, състояща се от 3 подземни и 3 надземни монорелсови линии с връзки помежду си и обща дължина 212,1 км. Трасетата на монорелсовата железница са изградени след 1999 г. по японска технология и с финансиране от Японската банка за международно сътрудничество. До 2020 г. е планирано метрополитенът да разполага с 11 линии с обща дължина 455,6 км и 268 станции.

Ивайло ПАШОВ

Китайските инженери твърдят, че „пробитата“ сграда е добре шумоизолирана от жп движението



Монорелсовите линии на метрото превозват милиони жители и гости на китайския град



Линията на монорелсовите влакчета преминава през 19-етажния блок

АБОНАМЕНТ 2017

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след ползване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име Фамилия
 Фирма тел.
 Адрес:
 пощ. код гр./с.
 област ул./жк.
 №/бл. вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен № тел./факс
 2. Материално отговорно лице
 3. Адрес на фирмата по регистрация

Железничар

Банкова сметка
 на вестника в лева
 Титуляр:
 „Поделение за почивна дейност“ -
 ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPRB179241064295803
 BIC: BPRBGB33
 Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон
 на факс (02) 987 71 51
 или на адрес:
 София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент
24 лв.

Цени за реклама

За контакти:
 Мая Димитрова
 0889 41 30 03
 maya02@abv.bg
 bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договоряне
 Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
 Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.
 Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.
 За цяла страница - по договоряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договоряне
 Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.
 Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
 Последна страница - 1,50 лв. на кв. см.
 За цяла страница - по договоряне